

Resistencias barriales al modelo empresarial de ciudad

Granada Ortiz, Oscar Alexander

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Granada Ortiz, O. A. (2014). Resistencias barriales al modelo empresarial de ciudad. *Revista Kavilando*, 6(1), 88-96.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-438428>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC Licence (Attribution-NonCommercial). For more information see:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>

RESISTENCIAS BARRIALES AL MODELO EMPRESARIAL DE CIUDAD

BARRIALES RESISTANCE TO BUSINESS MODEL CITY

Por: Oscar Alexander Granada Ortiz¹

Recibido marzo 2013 Revisado mayo 2014 Aceptado Julio 2014

Resumen:

Este texto, es un avance de la investigación Fronteras urbanas: Análisis Territorial y Crítica Política del Modelo de Ciudad en el POT Medellín”, la cual está inspirada en la inquietud que genera el pensar el Modelo de Ciudad explícito en la Política de Ordenamiento Territorial que viene ejecutando la administración municipal, debido a que esta se muestra como una nueva y regenerada forma de administrar lo público, y que pretende aparentar que se han superado los problemas que aquejan a la ciudad y sus pobladores.

Palabras Clave: Plan de ordenamiento territorial, territorio, exclusión, inclusión, administración pública.

Abstract:

This text is a preview of the urban Borders research: Territorial and Critical Policy Analysis Model City in the POT Medellin, “which is inspired by the concern generated thinking Model explicit Town Policy Land Management that It is implementing the municipal administration, because this is displayed as a new way to manage and regenerated the public, and intends to pretend they have overcome the problems that plague the city and its inhabitants.

Keywords: land use plan, territory, exclusion, inclusion, public administration.

1. Estudiante, integrante de la Oficina Estudiantil de la Universidad Nacional seccional Medellín, Colombia. contacto: oscar.granda@unalmed.edu.co

Introducción

Esta reflexión se hace en el marco de la investigación “realizada en el Laboratorio en Estudios Geográficos y Territoriales (Labora-Geo), adscrito a la Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia sede Medellín.

Pensar en la noción de Frontera nos invita a reflexionar sobre el fin de una unidad de medición espacial (territorial) y el comienzo de otra. Cuando estas unidades se refieren a expresiones concretas de las relaciones humanas de carácter urbano – rural, cabe aclarar que estas Fronteras no son murallas sólidas impenetrables o inmezclables, todo lo contrario, estas son dinámicas, se relacionan y conjugan una con la otra de manera sinérgica, son sub-sistemas de un ecosistema general que se compaginan en un solo habitat.

Las relaciones fronterizas de la ciudad son relaciones marcadas fuertemente por las realidades rurales, estas zonas son la puerta de entrada de las dinámicas rurales a las urbanas y viceversa.

Modelo de Ciudad: de Villa a Ciudad Industrial, de Ciudad Industrial a Ciudad de Servicios...

La comprensión del desarrollo histórico del Modelo de Ciudad, nos permitirá entender la gramática interna que rige la formación urbana como proyecto civilizador, entendiendo

El crecimiento económico y el papel de ciudad como centro comercial y político hizo que la ciudad creciera de manera exponencial, lo que generó estrechamiento en el perímetro.

las interrelaciones socio-espaciales que han determinado el modelo y lo estructuran hasta la actualidad. Es por esto, que daremos un breve recorrido histórico por los hechos urbanos más representativos en la configuración del Modelo de Ciudad actual.

Partiremos por la propuesta del “Plan Regulador” para el “Medellín Futuro” en 1913, este fue el hecho histórico que inaugura la historia moderna de la urbe, claro que este se venía gestando desde 1890 con el “Desarrollo Futuro de la Ciudad”, que fue el pacto original de la elite para orientar

el Modelo de Ciudad, el cual quedo sentado en el acuerdo 4 del concejo municipal en este año, que determina las reglas que rigen el desarrollo de la naciente ciudad, teniendo en cuenta 3 criterios fundamentales para el Modelo de Ciudad; el transito vial, la higiene, y la estética.

En este plan, observamos cómo se imaginaba la elite antioqueña la naciente ciudad industrial, partiendo del desprecio a la estética pueblerina que para el momento tenía la villa, que era producto de la herencia colonial, por lo que no contaba con los servicios urbanos de las grandes ciudades de Europa y Estados Unidos.

El crecimiento económico y el papel de ciudad como centro comercial y político hizo que la ciudad creciera de manera exponencial, lo que generó estrechamiento en el perímetro, el cual fue ampliado varias veces, el crecimiento informal pese a las normas que lo prohibían se aumentó debido a la necesidad habitacional que la nueva clase obrera llegada del campo demandaba, el hacinamiento, la falta de acceso a los servicios de acueducto y alcantarillado generaban condiciones de insalubridad y precariedad.

El “Medellín futuro” proyecto marcar la malla urbana de ma-

nera que sellara la ciudad, y esta creciera de acuerdo con lo estipulado en el plano. Sus intervenciones proponían una Gran Avenida Central que conectara el centro histórico con el norte de la ciudad, la Calle del Darién que cruzaba de oriente a occidente la malla urbana, la Avenida libertadores que corría marginal a río, El bosque de oriente, El Monumento al Salvador, El Gran bosque, que eran espacios verdes de ciudad que buscaban conservar y mejorar las condiciones del espacio público y generar hitos de ciudad, todo esto se articulaba a la Avenida Circunvalar que sellaba el perímetro urbano de la ciudad, esta es la tatarabuela de lo que más adelante estudiaremos como Cinturón Verde.

Aunque este plan trato de contener el crecimiento descontrolado de la ciudad, no logro evitar que para finales de la década del 40 la ciudad urgiera de un nuevo plan, debido a que el Medellín Futuro había perdido vigencia y capacidad de acción.

Ante la carencia de un plano orientador del crecimiento urbano y con la dinámica económica creciente que hacía de Medellín el mayor centro industrial del país, urgía dar forma a la estructura de la ciudad industrial.

El Plan Piloto de Wiener y Sert en la década del 50 delineo un plan maestro que trazo el desarrollo urbano y perfilo la ciudad de hoy. Este plan retomaba los 3 criterios de desarrollo urbano y los avances del Medellín Futuro, pero lo amplio en escala y le añadió otros factores como fue la zonificación dividiendo el territorio en funciones y destinando zonas para determinados usos.

Nuevamente el plan no pudo ser desarrollado, en gran parte por la realidad política del país que se encontraba en una disputa bipartidista a causa de la muerte de Jorge Eliecer Gaitán.

En términos formales respondía los mismos retos del anterior plan, contener la expansión urbana informal, marcar la malla urbana de manera permanente, hacer funcional la estructura urbana a la acumulación de capital y proyectar la ciudad a nivel internacional.

Sus intervenciones consistían en 7 proyectos que harían de Medellín una capital de carácter mundial, el Centro Comercial que se pensaba desarrollar en el Centro histórico de la ciudad, las Unidades Vecinales que fue la apuesta de crecimiento al occidente y que buscaba generar unidades territoriales

autosuficientes con la capacidad de prestar los servicios básicos urbanos, la Red vial que proponía generar un sistema jerárquico y estructurado que conservara la malla colonial y se adaptará a los medios masivos de transporte que para la época existían, todo sellado con una vía perimetral que nuevamente delimite el perímetro urbano, El Gran Centro Cívico o Corazón de la Ciudad que era el centro de poder político y económico de la ciudad donde se albergaría el hito de la nueva sociedad paísa y que tuvo lugar en la Alpujarra, los Cinturones Verdes de Aislamiento se propusieron para aislar las naves industriales de la ciudad generando un colchón verde de

amortiguamiento ante la contaminación del paisaje, el Parque del Río que pretendía imitar el Central Park de Nueva York y era una zona de reserva y conservación verde de carácter turístico, por ultimo las Zonas Verdes de Reserva que nuevamente eran el intento de controlar la constante expansión en lo alto de las laderas por parte de la población más desposeída de la ciudad.

Nuevamente el plan no pudo ser desarrollado, en gran parte por la realidad política del país que se encontraba en una disputa bipartidista a causa de la muerte de Jorge Eliecer Gaitán,

y la posterior confrontación entre las insurgencias y el Estado en pleno Frete Nacional y Estado de sitio. En 1987 José Luis Sert visitó Colombia y respecto a la ciudad dijo que el plan no se había ejecutado ni en un 10 % de lo presupuestado, nuevamente la realidad social había superado los intereses de la elite y se había impuesto sobre los modelos funcionalistas a la acumulación capitalista.

Posteriormente en el POT de 1999 se retoma y adapta la propuesta Wiener y Sert para las necesidades de su contexto, si bien no se conserva en su forma en su esencia sigue siendo el mismo.

En lo ambiental

Contempla una zona rural con alta producción ambiental, que cumple una función ecológica equilibrante, con unos bordes de protección o cinturones verdes de contención a la expansión urbana. Un río Aburrá integrado espacial y ambientalmente al desarrollo urbanístico de la ciudad, con un sistema de espacio público que incorpora efectivamente los elementos naturales destacados, tales como los cerros tutelares y las quebradas afluentes.

Estructura urbana

Una ciudad con un crecimiento orientado hacia adentro, re-densificando el suelo plano del centro, promoviendo un siste-

ma jerárquico de centralidades en equilibrio dinámico, que racionaliza la mezcla de usos, permitiendo distribuir equitativamente el territorio en actividades productivas, comerciales y de servicios, además de los equipamientos comunitarios y la vivienda.

Sistema de transporte

Un sistema de transporte masivo compuesto por el eje de movilidad Metro y un corredor de servicios metropolitanos de alta calidad urbanística.

Como analizamos es evidente que el POT tiene más continuidades que discontinuidades, debido a que el proyecto de ciudad empresarial sigue siendo direccionado desde las elites económicas y en desconocimiento de esa otra cara de la ciudad, la cual para esa época debido al conflicto social, político, económico y armado se había agudizado y generaba un ambiente de confrontación social debido a la evidente desigualdad social, lo que engendro fenómenos como el narcotráfico y las Milicias Populares, que se gestaron en las zonas de frontera Urbana y que tuvieron fuerte repercusión en la historia de la ciudad.

Este plan tuvo su revisión y ajuste en 2006, donde no se transformó realmente la esencia del modelo de ciudad y por lo contrario se ajustó a las

nuevas demandas del mercado global, para hacer funcional la ciudad en una economía globalizada que demanda a las ciudades ser enclaves para la acumulación del capital transnacional. Esta reingeniería a la crisis fomenta una economía de servicios, que proyecta a la urbe como un actor regional de gran importancia, donde se transara las políticas de saqueo y explotación de los recursos naturales y sociales.

Para finales de 2014 se aprobó el nuevo POT que continua siendo una apuesta de ciudad empresarial cada vez más nociva para los sectores marginado de carácter popular, que pese a su participación activa y significativa siguen siendo obviados de las decisiones políticas y suplantados por proyectos asistencialistas que no atacan las necesidades más urgentes de la población.

En consecuencia, estos intereses empresariales se han impuesto sobre las necesidades más urgentes de la población marginada en las periferias urbanas principalmente, la visión que prima es que en estas áreas las intervenciones debe ser primordialmente en términos de conservación ambiental, sin tener en cuenta hechos territoriales, como es que estos territorios albergan la contradicción principal del modelo, la causa estructural de la crisis.



Fotografía José F. Valencia G. configuraciones

Las Fronteras Urbanas de la Ciudad; el Plan Bordes, Jardín Circunvalar, Cinturón Verde Metropolitano y Parque Central de Antioquia...

Como observamos anteriormente la ciudad siempre se ha preocupado por la expansión urbana, en ese sentido, ha trazado un perímetro de crecimiento urbano que pretende marcar por medio de mojones la Frontera Urbana, esté siem-

pre se ha desbordado frente a la realidad social del país.

Recordemos que para 1913 se planteó una Avenida Circunvalar que sellaba el crecimiento urbano, está se articulaba con un sistema de miradores en la ladera oriental, los bosques urbanos y la avenida libertadores, el proyecto pretendía proteger el patrimonio natural, las cualidades estéticas u ornamentales y mejorar la circulación.

Posteriormente, el Plan Piloto de 1950 previo un crecimiento

acelerado en los bordes, debido al constante desplazamiento de población campesina a la ciudad, a lo que se propuso conservar el perímetro por debajo de 1600 msm, dejando las zonas por encima de esta curva de nivel para reservas forestales y ambientales, las cuales protegieran la riqueza natural del valle, además, que propiciara un sistema de vial perimetral que mejorara la movilidad, este se integraría con los parques y miradores en las cuencas de las quebradas, potenciando notablemente



Fotografía José F. Valencia G. configuraciones de barrio

las calidades paisajísticas de la ciudad.

Esta idea es conservada en el POT de 1999, donde se plantea la necesidad de una política en los borde de la ciudad que sirva como “cinturón verde de contención”, con la intención de frenar la expansión de los asentamientos marginales en la urbe. La revisión de 2006 no modifica en nada esta propuesta y por el contrario la identifica como prioridad de intervención.

En este momento analizaremos las proyecciones estratégicas que la administración municipal, metropolitana y departamental tiene respecto a los territorios de la Frontera Urbana y reflexionemos en torno a la intervención de estas realidades urbano-rurales.

Para esto, tomaremos los cuatro proyectos más importantes en términos de incidencia territorial, los cuales son:

El “Plan Bordes” que pretendía ser un primer intento para la

planeación de la frontera urbana, el cual, generó un diagnóstico en dos momentos de las comunas 1, 3 y 8 que permitió una mejor comprensión por parte de la administración de los fenómenos de poblamiento en la periferia y que generó unos mojones que delimitaron de manera simbólica el perímetro urbano, este proyecto evolucionó en las distintas escalas administrativas.

El “Jardín Circunvalar” que es la política concreta para el municipio de Medellín y tiene

un desarrollo más avanzado en términos de planeación y ejecución.

El “Cinturón Verde” a escala Metropolitana que viene generando distintas iniciativas pero que tiene como plan piloto los bordes de Medellín.

El “Parque Central de Antioquia” de magnitud departamental y que proyecta consolidar una región central en el departamento de Antioquia con el fin de generar propuestas de conservación de las riquezas naturales para explotar con Ecoturismo.

Estas propuestas consiste en dividir la Frontera en tres áreas de intervención, las cuales son; protección, transición y consolidación.

Protección: pretende conservar y recuperar las zonas forestales de la región central de Antioquia tanto las que se solapan con la Frontera Urbana de la metrópoli, como las que son de territorios de incidencia inmediata que agrupan 50 municipios del departamento, y que se proyectan como áreas rurales funcionales a las demandas urbanas.

Transición: se busca generar hitos que marquen el perímetro urbano por medio de intervenciones como senderos peatonales, rutas peatonales,

sistemas de movilidad masiva, eco-hurtas, parques y miradores de frontera, escenarios educativos y deportivos, etc, con esto se intentara frenar la expiación informal de la urbe en su periferia.

La verdad es que praxis de la administración municipal ha repercutido en una mayor fragmentación social, ha puesto en confrontación a la comunidad, los ha dividido.

Consolidación: se proyecta hacer intervenciones que consoliden la estructura urbana producto de la okupación que los pobladores de la periferia, por medio de mejoras en términos de movilidad, y asistencia institucional, además de la reubicación de sectores que se encuentran en “zonas de alto riesgo” (que son más bien “zonas de alto costo”), con urbanizaciones en altura que permitan la redensificación y formalización de estos territorios.

Esto muestra como a pesar de que el nombre y la escala cambian todos los proyectos que se pretenden implementar en la Frontera Urbana conservan la misma esencia, sellar la ciudad con un parque natural que potencie el eco-turismo así co-

mo lo hace hoy el parque Arví, generando un nuevo servicio de ciudad que vender a locales y extraeros, imponiendo estándares de consumo que promueven el flujo de capital, disfrazándola como una propuesta que promueve la equidad social.

La verdad es que praxis de la administración municipal ha repercutido en una mayor fragmentación social, ha puesto en confrontación a la comunidad, los ha dividido entre quienes aceptan el proyecto por considerar que es-

te les beneficiara a corto plazo y quienes lo rechazan al no sentir que las prioridades en la intervención sean respuestas a las urgencias que tienen los habitantes de estos territorios, que exigen acciones de corte estructural que garanticen la permanencia en los territorios y propicien un ambiente para la vida digna.

Resistencias y Adaptaciones de los Pobladores Marginales...

La disyuntiva surge de la polémica entre ¿Quiénes? y ¿Cómo? Ordenan y administran el territorio, dado que los antecedentes históricos de la conformación más reciente de la ciudad, nos muestra que los sectores que se ubican en el área de influencia de estos “Macro-Pro-

yectos” han sido “okupados” por población desplazada debido al conflicto social, político, económico y armado por el que atraviesa el país, es por esto, que son “barrios” que se han construido gracias al accionar conjunto de la comunidad, estos se han estructurado en base a las dinámicas propias del espacio y las personas que lo okupan, estas comunidades se han visto en la necesidad de sobrevivir en las condiciones de abandono y desprecio que sufren los desplazados aun hoy, es por esto, que toman el destino en sus manos y conforman campamentos de “desplazados internos”, que carecen de condiciones dignas para vivir y que implican una afección a la integridad de estas personas.

Argumento suficiente para justificar la intervención del Estado de carácter urgente, la cuestión es que el gobierno municipal después de haber ignorado esto por más de dos décadas, pretende ahora imponer soluciones verticales, a-espaciales y a-territoriales, desligadas del contexto social que enmarca el cotidiano habitar de estos territorios.

Son las tomas entonces, efectos de la falta de garantías para la vida de la población, pues estas más que ser iniciativas que buscan el lucro personal son reacciones justas ante la falta de vivienda y la necesidad de supervivencia de esta población.

El paso de la “Toma” a la construcción de “Asentamientos” pasa por que la comunidad se organice y tome la construcción de su territorio en sus propias manos, es notable el accionar de algunos sacerdotes y líderes sociales que se han puesto a la cabeza de estos asentamientos y han promovido obras comunales como los acueductos, carreteras, escuelas, casetas comunales e iglesias todas estas financiadas con recursos de la comunidad y la solidaridad de personas externas, que han propiciado el mejoramiento en las condiciones del habitat.

Como podemos evidenciar la construcción del habitat esta netamente atravesada por las relaciones de cooperación y solidaridad entre los vecinos, lo que permite la construcción colectiva del territorio y el empoderamiento de este por parte de la comunidad que ha luchado con sudor y sangre para que su “okupación” prospere y sea un lugar más digno de acuerdo a sus limitados recursos.

En tender las “okupaciones” como resistencia social nos implica comprender la apuesta política que encierra el termino en sí mismo, esté surge de la reivindicación de pobladores desposeídos de la ciudad que tomaron edificaciones con el fin de vivir en ellos, de manera que superaran la condición de destechados, una de sus consignas más conocidas es “ni casas sin

gente, ni gente sin casas”, la cual encierra en sí misma un apuesta política por fomentar espacios de acción colectiva, donde se afecta directamente a los propietarios de edificaciones sin uso, que no cumple función social alguna.

Si bien en la frontera urbana no se toman precisamente edificaciones, si es la okupación de terrenos desaprovechados que no dan beneficio social alguno, y que por el contrario, se encuentran concentrados en terratenientes privados que no los utilizan de manera adecuada. Podemos entonces transferir el concepto a la realidad territorial con el fin de ampliar su perspectiva política y profundizar el análisis.

Las okupaciones entonces son resistencias que surgen de la necesidad y la sobrevivencia, estas no busca transformar las condiciones estructurales que generan la problemática, pero si pretenden menguar la fuerza mortífera de la inhumana condición a la que se les ha obligado pasar.

Pero no todo se quedó en autarquía, pues ante el propósito de la administración por retomar el control Estatal en estos territorios, han surgido redes inter-barriales que han superado la organización comunal, y han avanzado a la constitución de un movimiento social urbano, que se proyecta superar las

Medellín ha crecido de espaldas a la realidad y sus gobernantes han insistido en que todo está bien, y claro que sí, el conservar las marginalidad en el modelo les permite facilitar la acumulación de capital en sus empresas.

condiciones de marginalidad y promover transformaciones radicales en el seno del Modelo de Ciudad, un ejemplo de esto es la Mesa Inter-barrial de Desconectados, la cual a partir de la reivindicación del acceso universal a los servicios públicos domiciliarios a agrupado una serie de organizaciones populares que viene plantando la defensa del territorio, ante la arremetida institucional para la ejecución de los macro proyectos de ciudad que responde en últimas a los intereses del capital empresarial.

Cuando planteamos que el Modelo de Ciudad responde a los intereses empresariales, queremos denotar que existe

una confrontación de intereses entre quienes promueven un modelo artificial de ciudad y quienes realmente han construido la ciudad, no solo porque son los obreros, sino porque han sido quienes han llevado los valores de los pueblos originarios de Colombia a las barriadas populares de nuestra ciudad, estos a través del convite han apostado por la construcción soberana y autonomía del territorio, con el objetivo de llevar por sus propias manos la justicia territorial que la elite le ha negado.

Medellín ha crecido de espaldas a la realidad y sus gobernantes han insistido en que todo está bien, y claro que sí,

el conservar las marginalidad en el modelo les permite facilitar la acumulación de capital en sus empresas, a costa de la explotación de la mano de obra de estos que son los que habitan las laderas populares de la ciudad, el modelo entonces reproduce las lógicas de acumulación por desposesión.

Es entonces de considerar que de este naciente Movimiento Urbano que toma forma en la frontera, pero que crece y se expande por las comunas del área metropolitana, surja una nueva esperanza de soberanía, autonomía y justicia territorial.

Referencias Bibliográficas

- María Verónica Perfetti del Corral, Las Transformaciones De La Estructura Urbana De Medellín La Colonia, El Ensanche Y El Plan Regulador.
- Patricia Schnitter Castellanos, José Luis Sert Y Colombia, De la Carta de Atenas a una Carta del Hábitat.
- Acuerdo 062 de 1999 del Concejo de Medellín.
- Acuerdo 046 de 2006 del Concejo de Medellín.
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Subdirección de Planeación, Directrices Metropolitanas De Ordenamiento Territorial.